Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

29 521 Nederlandse deelname aan vredesmissies

Nr. 277 **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 5 januari 2015

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Ministers van Defensie en van Buitenlandse Zaken over de brief van 14 oktober 2014 inzake Aanbieding evaluatie van de Nederlandse inzet in de antipiraterijoperaties Atalanta van de EU en Ocean Shield van de Navo in 2013 (Kamerstuk 29 521, nr. 264).
De Ministers hebben deze vragen beantwoord bij brief van 15 december 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De adjunct-griffier van de commissie,
Mittendorff

kst-29521-277
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Vraag 1
Welke andere landen hebben op dit moment, net als Nederland, geen private beveiligers aan boord?

Vraag 5
Welke EU-landen staan de private beveiligers toe en wat is de actuele stand van zaken?

Antwoord vraag 1 en 5
In Europa is de inzet van gewapende particuliere beveiligers aan boord van koopvaardijschepen wettelijk mogelijk in België, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Finland, Griekenland, Italië, Kroatië, Luxemburg, Malta, Noorwegen, Portugal, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden. Italië beschikt over een duaal systeem; de inzet van gewapende particuliere beveiligers is hier een aanvulling op de inzet van *vessel protection detachments* (VPD's). Ook in Frankrijk is medio 2014 wetgeving aangenomen die de inzet van gewapende particuliere beveiligers naast VPD's mogelijk maakt. Naar verwachting zijn de hiervoor benodigde uitvoeringsregelingen voor het einde van het jaar voltooid en kunnen Franse reders vanaf 2015 gebruik maken van gewapende particuliere beveiliging aan boord van hun schepen.

Vraag 2
Heeft u inzicht in hoeverre geen private beveiliging leidt tot het uitvlaggen van schepen? Heeft u inzicht wat de economische gevolgen hiervan zijn?

Antwoord
De Inspectie Leefomgeving en Transport/Scheepvaart registreert het in- en uitvlaggen voor het Nederlandse scheepsregister. De redenen waarom reders in-of uitvlaggen worden niet geregistreerd.

Op basis van gesprekken van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu met de redersvereniging kan worden afgeleid dat van de schepen die jaarlijks door het risicogebied nabij Somalië varen tussen de vijftien en twintig Nederlandse schepen, al dan niet tijdelijk, uitvlaggen om onder andere vlag legaal particuliere beveiligers in te huren. Uit informatie van de redersvereniging blijkt dat er buitenlandse reders zijn die overwegen een schip in Nederland te registreren, maar dit uiteindelijk niet doen omdat in Nederland het gebruik van private gewapende beveiligers aan boord van schepen niet wordt toegestaan.

Reders die schepen hebben uitgevlagd, hebben aangegeven dat dit zijn weerslag heeft op de locatie waar het management van de schepen zich bevindt, alsmede op de locatie van hun aanbestedingen voor reserveonderdelen en reparaties, de financieringen bij banken en het gebruik van accountants en maritieme advocatuur. Verder zijn er effecten voor zeevarenden. Nederlands personeel, waarvoor bepaalde belastingvoordelen gelden indien een schip onder Nederlandse vlag vaart (teneinde dat personeel in de mondiale concurrentie betaalbaar te houden), zal minder aantrekkelijk zijn als het schip niet onder Nederlandse vlag vaart.

Vraag 3
Hoe beoordeelt de koopvaardij de bescherming van de marine?

Antwoord
De Koninklijke Marine (KM) beschermt de nationale handelsbelangen door de bescherming van de internationale handelsvloot in het zeegebied nabij Somalië. Hiertoe levert de KM staven, schepen en VPD's. Mede dankzij de

inspanningen van de KM, in combinatie met internationale maritieme inspanningen en zelfbeschermingsmaatregelen door de scheepvaartbranche, is het aantal kapingen en aanvallen op koopvaardijschepen sterk teruggebracht. Reders zijn zeer tevreden over de bescherming van de marine, maar geven wel aan dat VPD's niet in alle gevallen aan de eisen van de koopvaardij ten aanzien van flexibiliteit, omvang, kosten en reikwijdte tegemoet komen. Als gevolg hiervan zijn er reders die geen aanvragen indienen en worden incidenteel VPD-aanvragen afgewezen.

Vraag 4
Kunt u aangeven hoeveel schepen onder de Nederlandse vlag tot op heden in 2014 door de gevaarlijke gebieden in de wateren bij Somalië zijn gevaren?

Antwoord
Jaarlijks varen circa 175 Koninkrijksgevlagde schepen door het risicogebied nabij Somalië. Het exacte aantal dat tot op heden in 2014 door het gebied is gevaren, is niet bekend. Deze gegevens worden niet systematisch door het Ministerie van Defensie geregistreerd.

Vraag 6
Bent u bekend met incidenten door het optreden van private beveiligers in de afgelopen periode?

Antwoord
Nee.

Vraag 7
Wat valt er te zeggen over de dreiging van piraterij in 2014?

Antwoord
De internationale antipiraterijoperaties, alsmede de zelfbeschermingsmaatregelen van de scheepvaartbranche en het gebruik van beveiligers (*vessel protection detachments* en, in het geval van buitenlandse schepen, gewapende particuliere beveiligers), hebben het aantal incidenten sterk teruggebracht. Sinds halverwege 2012 is het aantal geregistreerde kapingen en kapingspogingen op koopvaardijschepen door Somalische piraten sterk afgenomen en is er geen succesvolle kaping van een koopvaardijschip meer geweest.

Rond de Hoorn van Afrika is op dit moment sprake van een zekere ongestoorde en vrije scheepvaart, maar het is waarschijnlijk dat kapingen en pogingen daartoe weer zullen toenemen wanneer de genoemde maatregelen niet meer worden nageleefd of de inzet wordt beëindigd. Hoewel verschillende Somalische piratenleiders zijn overgestapt op andere (criminele en niet-criminele) activiteiten, is de voedingsbodem voor piraterij nog altijd aanwezig. Bij de zwakke federale Somalische regering ontbreekt het aan de middelen, het gezag en de prioriteitszin om effectief op te treden tegen piratennetwerken. Piraterij blijft een aantrekkelijk verdienmodel in een land dat wordt gekenmerkt door chronische armoede, werkloosheid en een gebrek aan economische kansen.

Vraag 8
Mogen Nederlandse militairen binnen operatie *Ocean Shield* het Somalische land betreden, indien noodzakelijk?

Antwoord
Het mandaat en de Rules of Engagement (ROE) staan dit niet toe.

Vraag 9
Wat zijn de productiekosten voor een Scan Eagle?

Antwoord
Over commercieel vertrouwelijke informatie wordt in het openbaar geen informatie verstrekt.

Vraag 10
Is er een stijgende lijn in het gebruik van civiele beveiliging?

Antwoord
Het kabinet beschikt zelf niet over gegevens over het gebruik van private beveiligers.

Vraag 11
Heeft u ideeën voor het inzetten van nieuw materiaal en/of instrumenten voor de volgende antipiraterijoperaties?

Antwoord
Van eind augustus tot eind november 2015 wordt voor het eerst een *Oceangoing Patrol Vessel* (OPV) ingezet in een antipiraterijoperatie. Het schip, met de daarbij behorende instrumenten, kan als nieuw materiaal in dit type operatie worden beschouwd. De OPV's zijn de afgelopen jaren meerdere malen succesvol ingezet in operaties in het Caribisch gebied.

Vraag 12
Wat zijn de kosten van piraterij voor de Nederlandse economie?

Vraag 13
Welke regio's zorgen met de aanwezige piraterijdreiging voor de grootste kosten en hoe hoog zijn deze?

Antwoord vraag 11, 12 en 13
De Wereldbank[1] concludeert dat voor de handel tussen werelddelen waarbij de kortste verbindende zeeweg via de Hoorn van Afrika loopt, de opgelopen schade tussen de 0,7 en 1,5 procent (gemiddeld 1,1 procent) van het handelsvolume ligt. Wanneer dit percentage wordt toegepast op de totale in- en uitvoer van Nederland naar Azië en Oceanië (129 miljard euro in 2012) dan komen de kosten voor Nederland neer op een bedrag van 1,3 miljard euro (zie beleidsdoorlichting, pagina 48). Door *Oceans Beyond Piracy* zijn tevens schattingen gemaakt van de kosten in andere regio's. Hieruit blijken de geschatte kosten in de wateren bij Somalië het hoogst.

Vraag 14
Wat zijn volgens u de huidige oorzaken van de piraterij? Speelt het illegaal vissen en afval dumpen in Somalische wateren nog een rol?

Antwoord
Toen het aantal piraterij-gerelateerde incidenten na 2005 toenam, werd in eerste instantie een relatie gelegd met illegale visserij en de grote hoeveelheden giftig afval die als gevolg van de tsunami in Somalië aanspoelden. Somaliërs, zo werd gesteld, namen met piraterij het recht in eigen handen. De oorzaak van piraterij is echter vooral gelegen in het feit dat het een aantrekkelijk verdienmodel is in een land dat wordt gekenmerkt door chronische armoede, werkloosheid en een gebrek aan economische kansen. Bij de zwakke federale Somalische regering

[1] The Pirates of Somalia, Ending the threat, rebuilding a nation, 2013, 15–27.

ontbreekt het aan de middelen, het gezag en de prioriteitszin om effectief op te treden tegen piratennetwerken.

Vraag 15
Welke rol speelt corruptie in de zwakte van de Somalische instituties? Wat wordt daar aan gedaan?

Antwoord
Corruptie speelt een zeer grote rol in het functioneren van Somalische instituties. Somalië staat al jarenlang onderaan de *Corruption Perception Index* van *Transparency International*. Ook de periodieke rapporten van de *Somalia-Eritrea Monitoring Group* (SEMG), ingesteld door de VN-Veiligheidsraad en met een verregaand mandaat om de naleving van sancties tegen Somalië te onderzoeken, documenteren keer op keer gevallen van grootschalige corruptie met medeweten van de hoogste politiek kringen.

In reactie op zorgen van donoren over corruptie is in april 2014 het *Financial Governance Committee* (FGC) opgericht. Hierin hebben de Somalische regering en een aantal vertegenwoordigers van de Wereldbank, de Afrikaanse Ontwikkelingsbank en het IMF zitting. Doel van het FGC is de Somalische overheid te helpen bij het verbeteren van de financiële beheerssystemen en zo het vertrouwen van donoren te vergroten.

Ook de VN-Veiligheidsraad reageert op de corruptie in Somalië in de resoluties die naar aanleiding van de SEMG-rapporten zijn aangenomen. In deze resoluties wordt de Somalische regering opgeroepen corruptie en andere misstanden aan te pakken. Tegelijkertijd blijft internationale steun aan de federale regering van Somalië noodzakelijk om een terugval naar de staat waarin Somalië voor 2012 verkeerde, te voorkomen. Ook Nederland zet de steun aan de Somalische regering voort via de bijdrage aan de *New Deal*. Het is daarnaast van belang dat de internationale gemeenschap de Somalische regering blijft wijzen op haar verantwoordelijkheden. Nederland doet dit bilateraal en via de EU.

Vraag 16
Is Somalië nog steeds een «failed state»?

Antwoord
Er zijn vele definities van een *failed state*. Het ontbreken van een geweldsmonopolie van de Staat komt in vrijwel elke definitie aan bod. In Somalië beschikt de Staat niet over dit monopolie; Al- Shabaab en clanmilities maken in delen van Somalië de dienst uit en daarbij is de Somalische regering afhankelijk van de legermacht van AMISOM voor bescherming. Andere definities van een *failed state* spreken van situaties waarin de overheid niet in staat is de meest basale dienstverlening aan haar burgers te verlenen. Ook op dat punt scoort Somalië niet goed.

Anderzijds staat het land er nu beter voor dan op enig moment gedurende de afgelopen 25 jaar. De internationale gemeenschap heeft zich door middel van de *New Deal* gecommitteerd aan de wederopbouw van Somalië. Het beeld binnen de internationale gemeenschap is dat de wederopbouw van Somalië een kwestie van lange adem is en dat het land zonder voortgezette steun terug zou kunnen vallen naar de staat waarin het voor 2012 verkeerde.

Vraag 17
Welk deel van het, in het kader van het New Deal Compact wederopbouwprogramma tot en met 2016 door de internationale

donorgemeenschap toegezegde, bedrag van 1,8 miljard euro is daadwerkelijk door de Somalische regering ontvangen?

Antwoord
Er bestaat geen volledig overzicht van de hulpstromen die in het kader van de *New Deal* worden geboden, omdat de hulpstromen divers zijn en niet via één kanaal worden aangeboden. Financiële hulp kan direct aan de overheid worden verstrekt, maar kan ook in de vorm van goederen, zoals voertuigen, worden geleverd, of via NGO's. Daarnaast is een deel van de hulp die nu wordt verstrekt al voor de *New Deal* toegezegd en valt daarmee niet binnen de toegezegde 1,8 miljard euro.

Vraag 18
Hoe staat het met de ontwikkeling van de Somalische kustwacht?

Antwoord
Toen de huidige federale regering van Somalië aantrad was er geen kustwacht. Somalië wordt door de internationale gemeenschap ondersteund bij de opbouw van de kustwacht, onder andere via de capaciteitsopbouwmissie EUCAP Nestor en UNODC. In oktober 2014 werd de kustwacht na 23 jaar afwezigheid nieuw leven ingeblazen door de *Somali Federal Goverment* (SFG). Dit is positief nieuws, maar er is nog een lange weg te gaan voordat de kustwacht in staat is piraterij en andere vormen van maritieme criminaliteit aan te pakken.

Zo ontbreekt het de kustwacht nog aan voldoende (getraind) personeel, is er geen juridisch kader waarbinnen de kustwacht kan opereren en is er onvoldoende materieel. De kustwacht in de regio's Somaliland, Puntland en Galmadug is verder ontwikkeld dan de federale kustwacht. In deze gebieden hebben EUCAP Nestor en UNODC al meer trainingen kunnen geven en zijn meer stappen gezet om de kustwacht van een juridische basis te voorzien.

Vraag 19
Hoeveel berechte piraten verblijven er in Nederland?

Antwoord
In totaal zijn ongeveer 25 personen in Nederland berecht. Van deze berechte piraten bevinden zich nog ongeveer vijf personen in detentie in Nederland. Alle overige berechte piraten zijn inmiddels teruggekeerd naar Somalië.

Vraag 20
Wordt het boorden van piratenschepen of gekaapte schepen gezien als «boots on the ground»?

Antwoord
Nee.

Vraag 21
Hoeveel operaties zijn er onder Atalanta geweest met effect op land?

Antwoord
In mei 2012 is in operatie Atalanta één keer een logistiek kamp van piraten vanuit de lucht aangevallen. Het begrip «met effect op land» moet in een bredere context worden bezien. Met *engagement*- en trainingsactiviteiten wordt vanaf schepen bijgedragen aan draagvlak onder de bevolking en wordt een bijdrage geleverd aan regionale capaciteitsopbouw. Ook dit zijn

effecten op het land. De antipiraterijoperaties laten zien dat effecten op het land en op zee niet los van elkaar moeten worden beschouwd.

Vraag 22
Wie bepaalt welke operaties worden ondernomen door Combined Maritime Forces (CMF)? Welk soort operaties zijn dat?

Antwoord
Het operationele programma van de CMF-eenheden wordt vastgesteld door het CMF-hoofdkwartier in Bahrein. Dit hoofdkwartier bestaat uit personeel van alle landen die meedoen aan CMF. Nederland levert wel stafofficieren aan de CMF-staf en de staf van de CMF-taskforce CTF 151 op zee, maar geen schepen. De CTF 151-eenheden voeren gelijksoortige operaties uit als de Navo en EU *taskforces*. Het verschil is dat de CTF 151 relatief meer patrouilles in de Golf van Aden uitvoert.

Vraag 23
Worden in de Shared Awareness en Deconfliction (SHADE) vergaderingen ook bewapende drone operaties besproken? Zo ja, kan de Kamer hier een overzicht van krijgen?

Antwoord
In de SHADE vergaderingen wordt niet gesproken over bewapende drone-operaties.

Vraag 24
Gaat Nederland in het vervolg van de bijdrage aan de piraterijbestrijding wederom intensief samenwerken met China?

Antwoord
Het bestrijden van piraterij nabij Somalië is een inspanning van de internationale gemeenschap. China draagt regelmatig bij aan deze inspanning. Het is mogelijk dat er in de nabije toekomst wederom zal worden samengewerkt met China in antipiraterijoperaties.

Vraag 25
Heeft er, naast de geïntensiveerde samenwerking met China, ook samenwerking plaatsgevonden met andere externe actoren, in het bijzonder Rusland? Zo ja, hoe is deze samenwerking verlopen? Zal deze samenwerking worden voortgezet?

Antwoord
Tijdens de antipiraterijoperaties in 2013 hebben Nederlandse eenheden samengewerkt met *independent deployers*, waaronder Russische marineschepen die in de Golf van Aden konvooien begeleidden. Deze samenwerking was beperkt tot het delen van de eigen posities en het afstemmen van de bewegingen van de vliegende eenheden. Sinds het ontstaan van de spanningen heeft Rusland geen konvooi-operaties meer laten uitvoeren. Rusland neemt nog wel deel aan het SHADE-overleg.

Vraag 26
Kunt u een overzicht geven van het aantal apparaten/systemen die minder functioneerden tijdens de operaties door de warme en vochtige klimaatomstandigheden?

Antwoord
Er is geen standaard overzicht van apparaten en/of systemen die worden beïnvloed door warme en vochtige klimaatomstandigheden. In 2013 waren de koudwatermakers, die de koeling van de sensoren en communicatieapparatuur verzorgen, tijdens de inzet van Zr.Ms. Van Speijk als

gevolg van de zware belasting gedurende zes uur defect. In die periode waren radars en een deel van de communicatieapparatuur niet inzetbaar. De klein-kaliber wapens die permanent aan de buitenlucht zijn blootgesteld blijken lastig te onderhouden vanwege de vochtigheid, zout en zand in de lucht. Tot slot werd Zr.Ms. Johan de Witt geconfronteerd met een langdurige storing in het ventilatiesysteem.

Vraag 27
Kunt u een kostenoverzicht geven van de herstelmaatregelen voor kapot materiaal en/of systemen, die zijn veroorzaakt door het warme vochtige klimaat?

Antwoord
Scheepssystemen zijn veelal ontworpen voor extreme omstandigheden. De in vraag 26 genoemde storingen vallen binnen de te verwachten defecten en vallen daarom binnen het reguliere exploitatiebudget.

Vraag 28
Wie zijn de «independent deployers»? Kan de Kamer hiervan een overzicht krijgen?

Antwoord
Tijdens de aanwezigheid van Nederlandse marine-eenheden in 2013 hebben marineschepen van China, India, Iran, Japan, Rusland en Zuid-Korea als *independent deployer* koopvaardijschepen begeleid.

Vraag 29
Is het tekort aan patrouillevliegtuigen opgelost?

Antwoord
Het tekort aan patrouillevliegtuigen bij de Navo-operatie *Ocean Shield* neemt toe. Dit wordt deels veroorzaakt door het feit dat de Verenigde Staten haar patrouillevliegtuigen momenteel inzet in de strijd tegen ISIS. Ook hebben andere landen het aantal eenheden en/of vluchten teruggebracht, veelal om budgettaire redenen. Vanaf medio december 2014 zijn er geen patrouillevliegtuigen beschikbaar voor het zuidelijke deel van de *High Risk Area*.

Voor de taken van de EU-operatie Atalanta zijn momenteel voldoende patrouillevliegtuigen beschikbaar. De EU hanteert een minimum van drie toestellen. De prognose voor 2015 is dat er sporadisch slechts twee toestellen beschikbaar zijn; daarentegen zijn er langere periodes vier toestellen beschikbaar.

Vraag 30
Wat is de precieze indeling van patrouillevliegtuigen van de deelnemende landen over het gehele operatiegebied?

Antwoord
Duitsland, Japan en Spanje opereren met patrouillevliegtuigen vanuit Djibouti en patrouilleren het noordelijke gedeelte van het operatiegebied. Italië opereert met een aantal onbemande vliegtuigen vanuit Djibouti en het Verenigde Koninkrijk heeft maritieme helikopters in Muscat. Denemarken, Nieuw-Zeeland en Noorwegen vlogen en vliegen enkele weken of maanden per jaar vanaf de Seychellen. De Seychellen vliegen lokaal zelf ook.

Vraag 31
Hoeveel (functionerende) patrouillevliegtuigen heeft Nederland?

Antwoord
Sinds de sluiting van Marine Vliegkamp Valkenburg (juli 2006), heeft Nederland geen maritieme patrouillevliegtuigen meer.

Vraag 32
Hoeveel onbemande vliegtuigen kan Nederland inzetten voor piraterijbestrijding?

Antwoord
Er zijn op dit moment twee digitale Scan Eagle systemen. Een systeem is voor operationele inzet, het tweede systeem is voor opleiding en training. Het operationele systeem wordt thans ingezet in Mali.

Vraag 33
Is er een structurele oplossing voor de problematiek inzake de operationele inzetbaarheid van de NH-90 helikopter gevonden? Ligt het in de lijn der verwachting dat de helikopter tijdens toekomstige missies zonder problemen kan worden ingezet?

Antwoord
Bij operaties aan boord heeft de NH-90 laten zien dat het een krachtig wapensysteem is dat maritieme operaties goed ondersteunt. In 2015 zijn twee eenheden toegewezen aan de EU-operatie Atalanta. Voor beide eenheden is gedurende de uitzendduur van het schip een NH-90 beschikbaar. Voor verdere bijzonderheden wordt u verwezen naar de 14e jaarrapportage van het helikopterproject NH-90.

Vraag 34
Hoe is het momenteel gesteld met de beschikbare helikoptercapaciteit voor antipiraterijmissies?

Antwoord
In 2015 worden alle deelnemende Nederlandse schepen in antipiraterijoperaties voorzien van helikoptercapaciteit.

Vraag 35
Verwacht u een oplossing voor de schaarste aan organieke bevoorradingschepen? Zo nee, zijn er mogelijkheden om de niet organieke bevoorradingsschepen op te nemen in de NAVO- en EU-vlootverbanden?

Antwoord
Ook in 2015 is het aantal beschikbare organieke bevoorradingschepen schaars. Waar een specifieke operatie niet zelf in de behoefte aan bevoorradingscapaciteit kan voorzien, wordt, net als voorgaande jaren, intensief samengewerkt met de overige aanwezige internationale vlootverbanden.

Vraag 36
Hoeveel Amerikaanse bevoorradingsschepen waren er vanaf 2006 nodig om de operaties te kunnen uitvoeren?

Antwoord
Gemiddeld varen er zes of zeven Amerikaanse bevoorradingsschepen rond in het operatiegebied. Deze schepen ondersteunen Amerikaanse marine-eenheden en antipiraterijoperaties in het gebied.

Vraag 37
Waarom worden er geen patrouillevaartuigen ingezet voor de piraterij bestrijding?

Antwoord
Nederland zet van eind augustus tot eind november 2015 een *Oceangoing Patrol Vessel* (OPV) in. Andere deelnemende landen leveren ook soortgelijke patrouillevaartuigen.

Vraag 38
Is het gebruik van vijf schepen voor de NAVO- en EU-inspanning voldoende om in de komende jaren piraterij rond Somalië in te dammen en/of te voorkomen?

Antwoord
De NAVO, de EU en de CMF hebben een evaluatie uitgevoerd over het aantal benodigde schepen in het operatiegebied nabij Somalië. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de periodes in het regenseizoen (de moessonperiodes, waarin de omstandigheden voor kleine bootjes zeer ongunstig zijn) en daarbuiten. Buiten het regenseizoen, in de periodes van ruwweg maart tot juni en september tot december, is piraterij het meest waarschijnlijk.

Tijdens de moessonperiodes zijn vijf schepen voldoende. Buiten het regenseizoen zijn negen schepen wenselijk. Er wordt prioriteit gegeven aan stationering en inzet in de Golf van Aden, vooral wanneer er relatief weinig schepen beschikbaar zijn.

Vraag 39
Wat is de stand van zaken inzake de vervolging van piraten op de Seychellen?

Antwoord
De Seychellen tonen zich zeer actief in de vervolging en berechting van door de internationale marines onderschepte verdachten van piraterij. Nederland waardeert de inspanningen van de Seychellen op dit terrein zeer. Ook de in totaal 26 aan de Seychellen overgedragen verdachten door Nederland zijn in het land vervolgd.

Vraag 40
Wanneer verwacht u dat het aangepaste mandaat, waaraan de EU en de NAVO werken, uitgewerkt zal zijn?

Antwoord
Het mandaat van EU Atalanta is op 21 november verlengd tot eind 2016. In het nieuwe mandaat zijn enkele secundaire taken aan het mandaat toegevoegd. Deze taken zijn gericht op het ondersteunen, waar mogelijk, van onder andere EUTM Somalië en EUCAP Nestor. Daarnaast zijn secundaire taken op het gebied van het monitoren van illegale activiteiten, zoals mensen- en wapensmokkel, toegevoegd om de bredere maritieme veiligheid in de Golf van Aden te bevorderen.

De NAVO verlengde in juni 2014 het mandaat van *Ocean Shield* tot eind 2016. Daarbij werd besloten dat de operatie wordt voortgezet met een *focused presence*. Dit houdt in dat de NAVO in beginsel alleen buiten de moessonperiodes actief is in het gebied.

Vraag 41
Zijn er landen die wel opereren met «boots on the ground»? Zo ja, welke zijn dat?

Antwoord
Naast de antipiraterijmissies op zee zijn er twee EU-missies op land waar ook Nederland aan bijdraagt. Nederland draagt stafofficieren en trainers bij
aan de EU-trainingsmissie in Somalië en civiele experts aan de regionale capaciteitsopbouwmissie EUCAP Nestor. AMISOM, de missie van de Afrikaanse Unie, gemandateerd door de VN, is de enige missie in Somalië die offensief optreedt. AMISOM heeft als doel gebieden op Al-Shabaab terug te veroveren en de invloedsfeer van Al-Shabaab terug te dringen. Afrikaanse landen die militairen bijdragen aan AMISOM zijn Burundi, Djibouti, Ethiopië, Kenia, Sierra Leone en Uganda.

Vraag 42
Hoeveel stafofficieren heeft Nederland bij de hoofdkwartieren in Northwood?

Vraag 44
Hoe groot is de bijdrage van de Nederlandse stafofficieren bij de hoofdkwartieren van Ocean Shield en Atlanta?

Antwoord op vraag 42 en 44
Er zijn zeven Nederlandse stafofficieren actief op het hoofdkwartier van Atalanta in Northwood. De operatie *Ocean Shield* wordt geleid vanuit het maritieme hoofdkwartier van de NAVO, waar ook andere taken worden uitgevoerd. Van de veertien daar aanwezige Nederlandse stafofficieren zijn zeven officieren te kwalificeren als stafofficier voor *Ocean Shield*.

Vraag 43
Waarom is er geen diagram van de CMF-commandostructuur?

Antwoord
De evaluatie betreft de inzet van Nederlandse marine-eenheden aan Atalanta en *Ocean Shield*. Deze commandostructuren zijn beschreven in het rapport. Nederland heeft geen marine-eenheden bijgedragen aan CMF-operaties. Deze commandostructuur is derhalve niet opgenomen in het rapport.

Vraag 45
Hoeveel personeelsleden hebben sociaal-medische klachten opgelopen tijdens de operaties?

Antwoord
Voor zover bekend zijn er drie militairen geweest die zich met psychosociale problemen voortkomend uit *Ocean Shield*/Atalanta bij het Dienstencentrum Bedrijfsmaatschappelijk Werk (DC BMW) hebben gemeld. Twee militairen zijn vervolgens doorverwezen naar de militaire geestelijke gezondheidszorg (MGGZ).

Vraag 46
Hoe kan het dat de uitgaven lager waren dan begroot?

Antwoord
Het verschil tussen de raming en de daadwerkelijke uitgaven kan grotendeels worden verklaard door het feit dat Zr.Ms. Van Speijk, anders dan voorzien, niet met een helikopter kon worden uitgerust. Ook zijn er in aanloop naar de missie nog kostenbesparende keuzes gemaakt. Een voorbeeld hiervan is de strategische herbevoorrading van het schip door middel van zeecontainers in plaats van luchttransport.

Vraag 47
Bij welke organisatie berust de verantwoordelijkheid voor de naleving van de Best Management Practices (BMP), zijn dat de reders of de kapiteins of er is een overkoepelende organisatie? Is het u bekend of men zich binnen de scheepvaartsector bewust is van de gevolgen van de verslechterende discipline in de naleving van de BMP? Zo nee, heeft u mogelijkheden dit onder de aandacht te brengen van de scheepvaartsector?

Antwoord
De verantwoordelijkheid voor het toepassen van de BMP ligt bij de reder en de kapitein. Periodiek komt een overzicht beschikbaar van het EU MARSEC *(Maritime Security Committee)* van schepen die zich niet hebben aangemeld bij MSCHOA *(Maritime Security Centre Horn of Africa)*, hetgeen een onderdeel is van de BMP. Dat betreft slechts enkele Nederlandse schepen. De KVNR wijst de reders van deze schepen op het belang van naleving van alle BMP's. Schepen met een Nederlands VPD aan boord voeren de BMP-maatregelen altijd volledig uit.

Vraag 48
Wat is de reden dat de BMP-maatregelen verslechteren?

Antwoord
Verschillende instanties, waaronder *Oceans Beyond Piracy*, geven aan dat de verleiding om het minder nauw te nemen met de BMP's op de loer ligt als gevolg van de daling van het aantal incidenten. Schepen varen langzamer om brandstof te besparen. Hierdoor varen schepen langer door de *High Risk Area*. Ook varen schepen dichter langs de kust van Somalië, teneinde de af te leggen afstand te reduceren. Alle partijen sporen de industrie aan de aandacht voor de BMP's niet te laten verslappen.

Vraag 49
Op welke wijze zullen binnen de NAVO en EU de operatieplannen worden aangepast en wanneer verwacht u daarover duidelijkheid?

Antwoord
De mandaten van *Ocean Shield* en Atalanta zijn inmiddels verlengd tot eind 2016. Deze mandaten zijn vertaald naar operatieplannen. Deze zien toe op de werkwijze en hierover worden in het openbaar geen mededelingen gedaan.

Vraag 50
Welke mogelijkheden zijn er om de trend te doorbreken dat het aantal eenheden in het theater afneemt, zodat de force commander steeds vaker gedwongen is tot minder efficiënte inzet van zeer capabele eenheden? Zijn er alternatieve mogelijkheden om een minder efficiënte inzet te voorkomen?

Antwoord
Een minder efficiënte inzet is voor een deel inherent aan de afname in de totale bijdrage van lidstaten en bondgenoten aan de operaties Atalanta en *Ocean Shield*. Om een minder efficiënte inzet te voorkomen, wordt tijdens het *force generation* proces zorgvuldig gekeken naar de samenstelling van de beschikbare eenheden.

Vraag 51
Kunt u een overzicht geven van het aantal keren dat een militaire of civiele beveiliging is ingezet sinds 2010?

Antwoord
Sinds het voorjaar van 2011 (tot 27 november 2014) heeft Defensie 129 VPD's ingezet. Het aantal keren dat civiele beveiliging is ingezet is niet bekend.